

Проблема реформирования инфраструктурных монополий

С.П. Юрковская

Инфраструктура – это сети, где осуществляются поставки продукции между удаленными друг от друга (как в пространстве, так и во времени) экономическими агентами, а также отрасли экономики, эксплуатирующие такие сети. В экономической науке до сих пор отсутствует представление об инфраструктуре как о единой сфере экономики с особой институциональной средой и специфическими формами ведения бизнеса.

Понятие инфраструктура охватывает три уровня. Первый – это собственно *материальные сети*, в которых осуществляется поставка продукции и без которых она либо невозможна, либо экономически нецелесообразна. Типичный пример – автодороги. Второй уровень составляют *операции* – деятельность по эксплуатации той или иной инфраструктурной сети. Третий уровень – *инфраструктурные рынки*. Предложение на этих рынках формирует пропускная способность сетей поставок, а спрос – поток средств, зависящий от их объема. Часто бывает трудно, а порой невозможно отделить собственно инфраструктурный рынок от рынка операций.

Иллюзии о том, что только государство способно эффективно содержать инфраструктуру (а в плену этих иллюзий оказалось большинство экономистов и государственных функционеров на протяжении нескольких десятилетий XX века), стали развеиваться по мере увеличения перераспределяемой государствами доли ВВП. Рост объемов государственных изъятий сопровождался усилением "конкуренции" между расходными статьями госбюджетов, ростом объемов государственных обязательств перед населением стран и ухудшением состояния инфраструктурных сетей. Поиском альтернативных путей финансирования инфраструктурных проектов занялись не только национальные правительства, но и международные организации. Однако несмотря на все их усилия, в большинстве стран, в первую очередь в развивающихся, государственная политика в сфере инфраструктуры остается малоэффективной – во многом потому, что экономисты не смогли предложить приемлемой теории реформирования инфраструктурных монополий.

Практически все инфраструктурные сети являются естественными монополиями из-за наличия сильного эффекта экономии от масштаба производства в этих отраслях. Они могут приносить своим владельцам монопольные прибыли, если институциональная среда позволяет извлекать их.

Самым высоким барьером на входе в инфраструктурные отрасли для новых фирм является объем инвестиций, необходимый для создания альтернативной инфраструктурной сети. Но естественная монополия инфраструктурных сетей может ослабляться конкуренцией между различными типами таких сетей. Создано огромное количество трудов о вреде монополий. Практика антимонопольного регулирования в США насчитывает более 100 лет. Аспекты неэффективности естественных монополий, которые оказывают повышающее воздействие на динамику совокупных транзакционных издержек в национальной экономике, состоят в следующем.

Во-первых, у фирм-естественных монополистов нет достаточных стимулов для минимизации издержек как трансформационных, так и транзакционных. То есть, функционирование естественных монополий приводит к росту имплицитных транзакционных издержек.

Во-вторых, наблюдается тенденция к неоправданному росту бюрократического аппарата. Бюрократия фирм-естественных монополистов имеет более сильные стимулы к "раздуванию" статей накладных расходов, в условиях, когда государство реализует политику сдерживания цен на продукцию естественной монополии на уровне средних издержек. Тогда ослабевает стремление высшего руководства фирмы-монополиста к получению прибыли, и расходование средств бюрократией становится еще более бесконтрольным. Таким образом, функционирование естественных монополий может привести к росту эксплицитных транзакционных издержек.

Тот факт, что инфраструктурные сети в большинстве своем являются естественными монополиями, и в условиях классической естественной монополии, регулируемой государством, явно прослеживается тенденция к росту как имплицитных, так и эксплицитных транзакционных издержек, правомерно сделать следующее заключение: отрасли инфраструктуры являются сферой экономики с повышенной способностью к генерированию транзакционных издержек. Поэтому необходимо такое изменение институциональной сферы инфраструктуры, которое бы привело к сокращению ее удельных и прежде всего транзакционных издержек. Таким организационным нововведением, предложенным экономистами чикагской школы, которое способно уменьшить транзакционные издержки и увеличить конкуренцию на начальном этапе, могут быть торги за право быть единственным поставщиком, т.е. за получение франшизы на естественную монополию.